Deutscher Bundestag **Drucksache 16/263**
16. Wahlperiode 14. 12. 2005

Antrag

der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Birgit Homburger, Jan Mücke, Otto Fricke, Angelika Brunkhorst, Horst Meierhofer, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Detlef Parr, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Das Fluglärmgesetz unverzüglich und sachgerecht modernisieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Verkehrslärm ist eine große umweltpolitische Herausforderung. Dauerhafter Lärm erhöht oberhalb gewisser Schallpegel nach aktuellen Studien u. a. signifikant das Herzinfarktrisiko – mit Folgen nicht nur für die Gesundheit der Betroffenen, sondern auch für die Kosten im Gesundheitswesen.

Im Luftverkehr hat es in den letzten Jahrzehnten erhebliche Fortschritte beim aktiven Schallschutz gegeben. Der Luftfahrtindustrie ist es gelungen, immer leisere Flugzeuge zu bauen, so dass die Einzelschallereignisse weniger stark ausfallen. Gleichzeitig ist aber das Verkehrsaufkommen erheblich gewachsen, so dass die Verbesserung des passiven Schallschutzes z. B. durch den Einbau von Lärmschutzfenstern weiter auf der Tagesordnung bleibt. Beim Fluglärm wird der passive Schallschutz derzeit durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) geregelt. Dieses Gesetz stammt aus dem Jahr 1971 und ist seitdem nahezu unverändert geblieben. Die Grenzwerte des Fluglärmgesetzes beruhen teilweise auf Untersuchungen aus den 1950er-Jahren und entsprechen nicht mehr den heutigen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung.

Das geltende Fluglärmgesetz wird den heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht. Das Gesetz bietet weder einen ausreichenden Gesundheitsschutz für die Flughafenanwohner noch Planungssicherheit für die Flughafenbetreiber. Es ist zudem nicht in der Lage, die Siedlungsentwicklung im Flughafenumland angemessen zu steuern. Aufgrund von Auflagen der Betriebsgenehmigung wird an vielen Flughäfen bereits heute weit mehr an passivem Schallschutz geleistet als nach dem veralteten Fluglärmgesetz verlangt wird. Für Ausbaufälle hat sich so Richterrecht entwickelt, wobei die Gerichte lediglich für den Einzelfall und dabei uneinheitlich entschieden haben. Rechtssicherheit und Wettbewerbsgleichheit für die Flughafenstandorte gibt das geltende Gesetz damit schon

lange nicht mehr. Eine Novellierung der gegenwärtigen Gesetzeslage ist daher aus der Sicht aller Betroffenen überfällig. Auch die Betreiber der deutschen Verkehrsflughäfen bekennen sich zu den Erfordernissen eines zeitgerechten Lärmschutzes, plädieren für Rechtssicherheit und Wettbewerbsgleichheit und fordern daher seit langem eine Novellierung.

Bereits in den letzten beiden Wahlperioden hatte die damalige Bundesregierung wiederholt angekündigt, ein neues Fluglärmgesetz auf den Weg zu bringen. Zu einem Ergebnis haben die Ankündigungen nicht geführt. Ein erster Versuch scheiterte an der Abstimmung zwischen den beteiligten Bundesministerien. Zwar verabschiedete die Bundesregierung dann im Mai 2005 den „Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen“. Jedoch wurde der Gesetzentwurf dem Deutschen Bundestag aufgrund der vorgezogenen Neuwahl nicht mehr vorgelegt.

Dagegen hat sich die FDP-Bundestagsfraktion in der vergangenen Wahlperiode mit ihrem Antrag „Lärmschutz ist Gesundheitsschutz – Fluglärmgesetz endlich modernisieren“ (Bundestagsdrucksache 15/2862) frühzeitig für eine Novellierung des Fluglärmgesetzes eingesetzt und Leitlinien für eine Neuregelung formuliert.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom 11. November 2005 erklärt die Regierungskoalition die Absicht, das Fluglärmgesetz zu novellieren. In inhaltlicher Hinsicht wurde es jedoch versäumt, zumindest Eckpunkte zu benennen. Die Regierungskoalition ist nun gefordert, im Interesse aller Betroffenen diese Ankündigung unverzüglich umzusetzen und dabei auf eine sachgerechte Ausgestaltung zu achten.

Keinesfalls darf der Plan der früheren Bundesregierung aufrecht erhalten werden, durch unterschiedliche Grenzwerte für Ausbau- und Bestandsflughäfen sowie Verkehrs- und Militärflughäfen Anwohner erster, zweiter und dritter Klasse zu schaffen. Alle Anwohner haben den gleichen Anspruch auf Schutz vor Gesundheitsgefahren

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, unverzüglich einen Entwurf zur Novellierung des geltenden Fluglärmgesetzes vorzulegen, der nachstehenden Leitlinien entspricht:

– Zentrale Orientierung für das Fluglärmgesetz müssen wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse für den Gesundheitsschutz sein. Darüber hinaus muss ein fairer und angemessener Ausgleich zwischen den Interessen und Eigentumsrechten der betroffenen Anwohner, der Nutzer des Flugverkehrs, der Luftfahrtgesellschaften und den Flughafenbetreibern geschaffen werden. Die internationale Wettbewerbssituation der deutschen Flughäfen ist hierbei zu berücksichtigen.

– Der Anwendungsbereich soll Verkehrsflughäfen und größere Verkehrslandeplätze umfassen. Militärflugplätze sollen im Geltungsbereich des Fluglärmgesetzes verbleiben. Ziviler und militärischer Fluglärm werden gleichbehandelt. Diese Gleichbehandlung betrifft den passiven Schallschutz im Fluglärmgesetz, nicht eventuelle Verkehrsbeschränkungen im Luftverkehrsrecht.

– Es sollen neue, niedrigere und für alle Standorte einheitliche Schutzzonen-Grenzwerte festgelegt werden, die dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung entsprechen. Besondere Regelungen beim Neu- und Ausbau von Flughäfen sind im Luftverkehrsrecht zu treffen, da sie vorrangig dem Interessenausgleich im Planungsverfahren dienen.

– Es sind Nachtschutzzonen mit strengeren Schallschutz-Anforderungen einzurichten. Dabei sollen die Grenzwerte auf dem derzeitigen Stand der Lärmwirkungsforschung beruhen. Bei der Festlegung der Grenzwerte für Nachtschutzzonen soll insbesondere auf nächtliche Einzelschallereignisse abgestellt werden, da vor allem diese zu Aufweckreaktionen führen, die Regenerationsphase des Körpers stören und eine besondere Gefahr für die Gesundheit der Betroffenen darstellen.

– Der Mittelungspegel des Fluglärms ist durch ein Verfahren zu berechnen, das zeitgemäßen und anerkannten Standards der Wissenschaft entspricht.

– Es müssen realistische Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung der Belastung durch Fluglärm festgelegt werden, die auf der tatsächlichen Verkehrssituation in den verkehrsreichsten Monaten beruhen. Insbesondere sollen nicht die sog. 100/100-Regelung oder vergleichbare, auf theoretische Ausnahmesituationen ausgerichtete Berechnungen zugrunde gelegt werden.

– Für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen sind unbürokratische Regelungen zu treffen.

– Ausnahmeregelungen zum Bauverbot innerhalb der Schutzzone 1, wie es derzeit § 5 Abs. 3 FluglärmG a. F. vorsieht, sind nicht vorzusehen.

– Die untergesetzlichen Regelungen, insbesondere der „Verordnung über bauliche Schallschutzanforderungen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ vom 5. April 1974 (BGBl. I S. 903), sind an das novellierte FluglärmG anzupassen.

Berlin, den 13. Dezember 2005

Michael Kauch
Horst Friedrich (Bayreuth)
Birgit Homburger
Jan Mücke
Otto Fricke
Angelika Brunkhorst
Horst Meierhofer
Christian Ahrendt
Uwe Barth
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Patrick Döring
Jörg van Essen
Dr. Edmund Peter Geisen
Joachim Günther (Plauen)
Dr. Christel Happach-Kasan
Heinz-Peter Haustein
Elke Hoff
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Harald Leibrecht
Patrick Meinhardt
Burkhardt Müller-Sönksen
Dirk Niebel
Detlef Parr
Gisela Piltz
Jörg Rohde
Dr. Max Stadler
Carl-Ludwig Thiele
Florian Toncar
Dr. Volker Wissing
Hartfrid Wolff (Rems-Murr)
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333